Cena numeru 40 gr.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 3-4 (99) **Poznań, 31 marca 1928 r.** **Tom VII**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

„Takie czapskowanie, — to już chyba moskwa" — powiedział dowcipniś, określając rzetelne désintéressement, lub chaos w dziedzinie cywilnego lotnictwa polskiego.

Czy my się temu dziwimy, my polscy piloci rezerwy? Czy wogóle ktoś, trzeźwo i z znajomością badający lotnictwo cywilne polskie, może się dziwić, że trzeba było czasu i że zawsze dużo wody upłynie zanim nielotnik zorjentuje się w sprawach lotniczych?

Przyszedł pan — polak, chcący rzetelnie zasłużyć na miano pioniera komunikacji — poprosił o koncesję na linję. Lotnikiem nie był. Koncesję dostał i szereg lat — namyślał się co z tym fantem począć. Weźmy z innej beczki. Posiadamy dwa towarzystwa komunikacji z uruchomionemi linjami, oraz trzecie kończące swą organizację. Nie wolno mi nawet na chwilę pomyśleć, że zarządy tych towarzystw nie pracują dzielnie dla dobra kraju. Ale... po jakie licho napsuły tyle papieru i krwi, gryzmoląc mniej lub więcej sążniste epistoły na temat kto jest lepszy, czyj typ lepszy i t. d. Jak świat, światem przeciętnemu obywatelowi (a ten jest zawsze najliczniejszy i najtrzeźwiej myślący) nikt nie zdoła najpiękniej ułożonemi zdaniami udowodnić wyższości jednej maszyny nad drugą, szczególnie w lotnictwie. Tylko statystyka i praktyka ma głos ostatni i bezapelacyjny.

A nasi piloci. Ci którzy opuścili szeregi wojska, słusznie sądząc, że i w życiu cywilnem na coś się przydadzą, doznali przykrego zawodu. Oto jak wygląda ich styczność z lotnictwem. Jeden z nich jest przedsiębiorcą szklenia domów, drugi ma taksówkę w Warszawie, trzeci zajmuje poważne stanowisko w amerykańskim koncernie filmowym, czwarty jest restauratorem, piąty ma wyszynk, szósty w urzędzie statystycznym, siódmy maluje i t. d. aż do kilkuset. Trudno ich wszystkich wyliczać, bo i miejsca zamało i żal mi nerwów Czytelników.

Podobnych przykładów mam wiele, a ani jeden z nich nie byłby możliwym, gdyby władze lotnicze miały odpowiedni budżet, odpowiednich ludzi i odpowiednie ustawy.

Ustawa lotnicza, obecna obsada wydziału lotniczego M. K. oraz plany rozbudowy lotnisk i lądowisk z budżetu państwowego, napawają pilotów polskich otuchą, że wreszcie silne dłonie poprowadzą lotnictwo cywilne ku pewnemu, wytkniętemu celowi, że nieporozumień nie będzie, że rozstrzygnięcia będą bezapelacyjne i objektywne i że lotnicy polscy wrócą do zawodu, który ukochali.

Lotnictwo Czechosłowacji.

Z cyklu: Organizacja floty powietrznej u innych.

Czechosłowacja, która, jak wiadomo, jako państwo zawdzięcza swój niepodległościowy byt ubiegłej wojnie światowej, od pierwszych dni swej egzystencji odrazu należycie zrozumiała doniosłość znaczenia lotnictwa dla rozwoju swego kraju. Organizując się w nader trudnych warunkach, była zależną początkowo pod względem płatowców i motorów lotniczych od zagranicy — nie cofając się jednakże przed żadną ofiarą, za cenę wielkich poświęceń w krótkim stosunkowo okresie czasu zdołała zupełnie wyeliminować się od zagranicznej zależności na polu lotnictwa.



Dzięki swemu przemysłowi, doskonałym narzędziom pracy, świetnemu zespołowi fachowców i wykwalifikowanych robotników-specjalistów jak również swej umiejętnej, wzorowej organizacji wewnętrznej — Czechosłowacja zajmuje dzisiaj wybitne stanowisko w światowej aeronautyce. Już pierwszy Praski Salon Aeronautyczny był wymowną manifestacją żywotności i sprężystości lotniczej u Czecho-Słowaków, będąc ze wszechmiar godnym uwagi, a pierwsze samoloty krajowego wyrobu skromnie narazie zmierzające się z wytwornymi płatowcami — zagranicznych fabryk, stanąwszy z nimi w szeregi, już od pierwszych chwil odniosły świetne i głośne na świat cały zwycięstwa.

Armja czechosłowacka może poszczycić się dzisiaj, iż posiada w użyciu samoloty i silniki lotnicze tylko własnej budowy, wykonane w Czechach — (przeważnie tylko z krajowych materjałów) w czeskich przemysłowych zakładach lotniczych „Aero", „Letov", „Avia", „Skoda", „Walter" i t. d. a wszelkie postępy dokonywane zagranicą są najpilniej śledzone przez czechosłowackich techników, inżynierów i konstruktorów lotniczych. Od roku 1924-go, ilość samolotów, wyszłych z czeskich wytwórni została nieco zredukowaną, zato gatunek i rodzaj — obecnie konstruowanych typów stanął na wyższym poziomie tak pod względem budowy prototypów jako też aparatów, budowanych seryjnie.

W Czechosłowacji istnieje arsenał aeronautyczny, a wszystkie bez wyjątku firmy lotnicze korzystają z moralnego poparcia i wydatnej pomocy finansowej ze strony Rządu, z puktu zaś widzenia wojskowego oraz ekonomicznego, lotnictwo odgrywa poważną rolę w państwowem życiu gospodarczem Czechosłowackiej Republiki, będąc najpierwszym przedmiotem trosk jej Rządu. Nie dziw też, że i inne kraje szybko dziś dążą za przykładem czeskiego narodu ku uzyskaniu całkowitej niezależności w lotnictwie, starając się o stworzenie silnej floty napowietrznej swego kraju i budowę głównie własnych płatowców oraz silników o nowych koncepcjach.

W październiku 1920 r. na miejskiem lotnisku Pragi odbyły się pierwsze udatne loty na płatowcu „Avia" i od tej pory datuje się światowy rozgłos czeskich zakładów Towarzystwa „Avia". Na Międzynarodowych Konkursach Lotniczych samoloty typu „Avia B. H." skonstruowane przez inż. Benesz i Hajn wykazały wielkie zalety, a niezaprzeczalne walory techniczne i aerodynamicze budziły powszechnie zaiteresowanie w kołach fachowców. W roku 1925 doktór Lotha dokonał na samolocie „Avia" głośnego przelotu Praga-Rzym-Białogród-Praga czyli razem 3500 km. w przeciągu 29 godzin lotu, w rok potem kapitan Stanowski na płatowcu zbudowanym w czeskiej fabryce „Aero" przelatywał 15.000 kilometrów, podróżując w Europie i Afryce, a w roku 1927 francuskie rekordy światowe zdobyte na awjonetkach przez lotników Finata i Knippinga wkrótce potem zostają im zazdrośnie przez Czechów odebrane także na awjonetkach firmy „Avia" w Czechach wykonanych. Wspaniałe rezultaty metodycznie uzyskiwane w Czechosłowacji i przy użyciu lotniczych aparatów i silników wewnątrz kraju własnymi siłami wykonanych — wyrabiają zagranicą najlepszą opinję temu państwu.

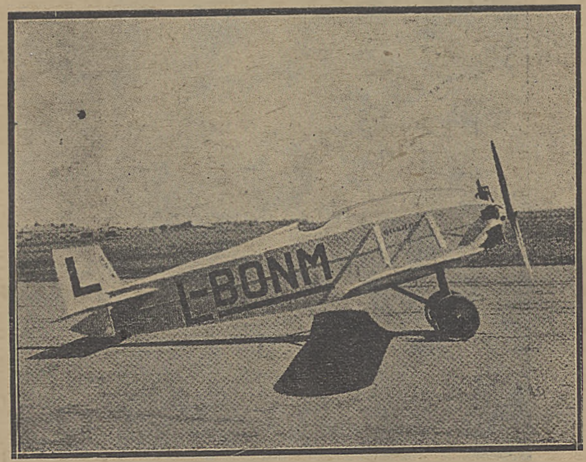
Czechosłowackie płatowce i motory, eksponowane w Paryżu, Brukseli i w Kopenhadze wyróżniały się swą oryginalnością i doborowym gatunkiem wyrobu — to też czesko-słowacki przemysł lotniczy otrzymuje dzisiaj poważną ilość zamówień z zagranicy, a między innemi i belgijska armja przyswaja sobie w użyciu na zachodzie — seryjne budowy — płatowce typu „Avia" i silniki „Walter" chłodzone powietrzem. Najlepiej to świadczy o uznaniu, jakiem się cieszą Czecho-Słowacy

na terenie wszechświatowym. Suma 128,719011, koron — uchwalona przez Rząd Czechosłowacji na lotnictwo w roku 1928 — przewyższa dwukrotnie wysokość poprzedniego budżetu — co jasno dowodzi, jak wysoce kraj ów interesuje się sprawami własnego lotnictwa, starając się wszelkiemi siłami przyczyniać do jego wszechstronnego rozwoju.

Czeskie Zakłady „Skoda“, zakupując francuską licencję, rozpoczęły w roku 1926 fabrykację metalowych samolotów typu „Dewoitine“ a jeden z modeli wystawionych na Wystawie Lotniczej w Pradze i przez tę firmę wykonany — zdobył sobie odrazu pochlebną opinję kół fachowych. Towarzystwo „Skoda“ buduje w znanych zakładach „Laurin i Klement“ w Czechach silniki lotnicze typu „Lorraine-Dietrich“ — „Hispano-Suiza“ i „Skoda“ L. 450 MK. o 12 cyl. w V — organizując zarazem oddziały fabrykacji tychże silników w Polsce w dawnych zakładach „Frankopol“ pod Warszawą. — Rząd zaś Bułgarji udziela swego zezwolenia Praskiemu Towarzystwu Lotniczemu „Aero“ na wybudowanie i uruchomienie nowej lotniczej fabryki w Kazalniku — zupełnie gratis dostarczając Czechosłowacji potrzebnych pod zainstalowanie się terenów.

Biorąc pod uwagę czechosłowackie lotnictwo komunikacyjne, przedstawia się ono następująco: Państwowa Linja Lotnicza „Aero“ używając do przelotów płatowców i silników wyłącznie własnej, krajowej fabrykacji eksploatuje od dawna dwie linje lotnicze: 1. Praga-Bratysław 350 kilometrów i 2. Praga-Karlsbad 120 kilometrów, a dnia 22 stycznia 1927 roku powstała w Pradze nowa instytucja lotnicza pod nazwą „Czesko-Słowackie Towarzystwo Żeglugi Powietrznej“, składające się z następujących, sfuzjowanych ze sobą przedsiębiorstw lotniczych: a) Zakłady „Skoda“ Pilzno, b) Towarzystwo „Avia“ Milos-Bondy & C-ie. Praga, c) Breitfeld - Danek Praga i d) Towarzystwo Budowy Motorów „Walter“Jinonice. — Na czele tego konsorcjum o zakładowym kapitale 8 miljonów koron stanął senator Simonek, a na naczelnego kierownika nowopowstałej instytucji powołano inż. Huppnera b. technicznego dyrektora Państwowych Linji Lotniczych.

Towarzystwo to obiera sobie za cel zapewnienie transportu pasażerów, towarów i poczty nie tylko na terytorjum państwa czechłowackiego, lecz i poza jego granicami mając nadto w programie rozbudowę i tworzenie nowych portów lotniczych, pomocniczych lądowisk, urządzeń lotniczych i budowę hoteli ku wygodzie napowietrznych swych gości. Nadto instytucja ta podejmuje się dokonywania wszelkich transakcyj technicznych, handlowych i finansowych, leżących w zakresie lotnictwa handlowo - komunikacyjnego, a eksploatując dwie linje napowietrzne: 1. Praga-Drezno-Berlin wspólnie z Towarzystwem „Die Deutsche Luft-Hansa“ i 2. Praga-Wieden wspólnie z Towarzystwem „Oesterreichische Luftverkerhs A. G.“ — ma zamiar uruchomić w najkrótszym czasie nowe linje napowietrznej komunikacji pocztowo - pasażerskiej, a mianowicie na szlakach: Bremen-Hanower-Lipsk-Chojnice-Praga i Gliwice-Brno-Wiedeń i w kierunku odwrotnym.



Płatowiec „Avia“ B. H. 11. z motorem „Walter“ 80 MK.

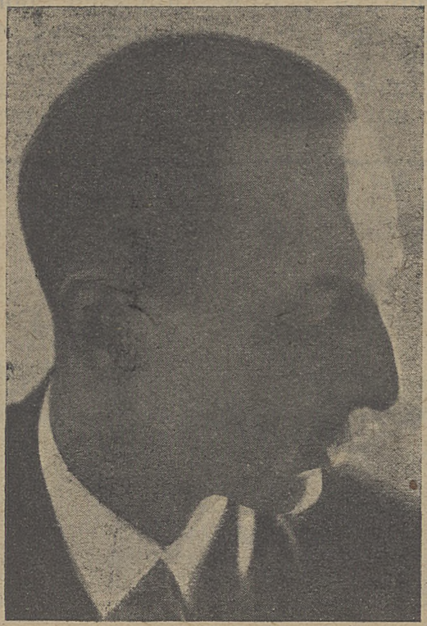
Przełożył z francuskiego i uzupełnił
M. Radwan-Przypkowski.

Polska beletrystyka lotnicza.

Pod koniec ubiegłego roku zabrał głos w Radjo Poznańskiem p. Stanisław Michał Grabowski, który w dziale komunikatów L. O. P. P. naszkicował pokrótce obraz polskiej prasy lotniczej i lotniczej beletrystyki. Z treściwego wykładu p. Grabowskiego przytaczamy ustęp końcowy:

„Gdy się mówi o polskiem dziennikarstwie lotniczem, należy przynajmniej kilka słów poświęcić innej dziedzinie piśmiennictwa lotniczego, a mianowicie beletrystyce, tej specyficznej gałęzi piśmiennictwa, która stanowi niemniej od prasy ważny czynnik propagandowy — czynnik tem bardziej zyskujący na znaczeniu, że łatwiej i więcej jedna sobie czytelników, niż prasa fachowa.

Jeszcze przed paru laty beletrystyka lotnicza w Polsce zupełnie nie istniała. Zasługa pobudzenia do twórczości literackiej na temat życia w błękitach przypada głównie L. O. P. P., — Liga bowiem podjęciem szeregu wydawnictw powieściowych skłoniła drobny narazie zastęp pisarzy do czerpania tematów z życia lotniczego.



Stanisław Michał Grabowski
autor głośnych nowel lotniczych „Ostatni lot Klin-Boma", „Żółwie w aerobusie" oraz mającej się niedługo ukazać książki p. t. „Na odskoczni XX wieku". Współpracownik „Lotnika", i redaktor „Wiadomości L. O. P. P."

Dziś już dorobek literacko-lotniczy przedstawia się na półce bibljotecznej wcale pokaźnie. Nie mam zamiaru cytować wszystkich tytułów, wymienię jednak autorów, których książki, wydane bądź przez Ligę, bądź przez innych nakładców — zajmują się specjalnie ludźmi powietrza, lotnictwem i jego przyszłością.

Grono polskich pisarzy lotniczych stanowią: Czyżowski, Jerzy Sosnkowski, Janusz Wilatowski, Janusz Meissner, Jan Niwiński, Mieczysław Szczudłowski, Zdzisław Marynowski i inni."

Pismo nasze, rozumiejąc atrakcyjne znaczenie beletrystyki, od dawna zamieszcza szereg powieści i nowel. Specjalnie dobrze zapoznali się Czytelnicy nasi z twórczością Jana Niwińskiego i Stanisława Michała Grabowskiego. Dlatego też w numerze niniejszym dajemy portrety tych właśnie pisarzy lotniczych, rokujących jak najlepsze nadzieje.

Jan Niwiński ma za sobą kilka wydawnictw książkowych, mianowicie „Zielony Karnawał", „Opowieści pilotów" oraz — ostatnie jego wydawnictwo — „Nellimore". W odcinku naszego pisma drukujemy interesującą powieść p. t. „Skrzydła Miłości".

Stanisław Michał Grabowski daje się poznać czytelnictwu polskiemu od roku 1922, najpierw jako poeta — liryk („Przyszłyście wizje", „Pod wiatr" i „Słoneczna włóczęga"), — później jako oryginalny nowelista. Pierwszym wogóle w Polsce zbiorem nowel lotniczych była książka „Ostatni lot Klin-Boma", zawierająca opowiadania Grabowskiego i M. D. Szczudłowskiego. Powieść Grabowskiego „Żółwie w aerobusie" zyskała sobie bardzo wielką poczytność i spotkała się z przychylną opinją krytyki. Specjalnie interesującą będzie najnowsza rzecz tego pisarza, p. t. „Na odskoczni XX wieku". Ukazania się tej książki należy spodziewać się w najbliższym czasie.



Jan Niwiński
artysta teatrów warszawskich, autor powieści lotniczych „Nellimore", „Skrzydła Miłości" i in. Wkrótce ukaże się powieść jego p. t. „O władztwo nad Światem".

Kalejdoskop.

Mówią, że tonący chwyta się brzytwy. Faktycznie — przysłowia, to mądrość narodów!

Dali nam świeżo dowód tego nasi panowie kupcy. Oto niedawno chwycili się... lotnictwa. Doprawdy!

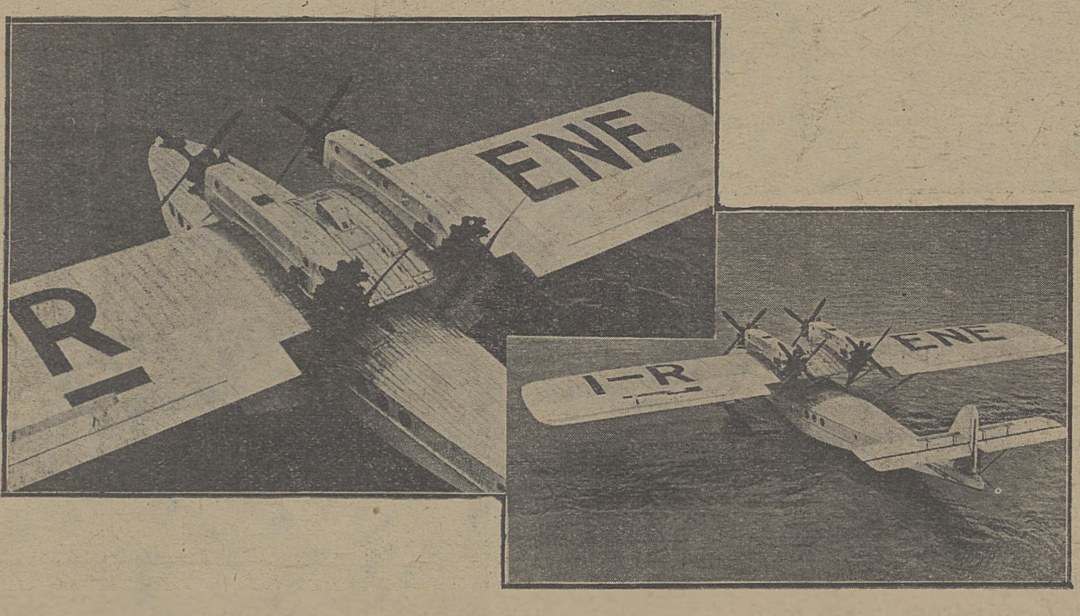
Stało się to z okazji zapowiedzianej na dzień 15 marca b. r. 75-cio procentowej podwyżki ceł za przedmioty zbytku. Między innymi również na jedwabie. I oto nagle ruch towarowy na linji komunikacji powietrznej

Wieden-Kraków ożywił się w tempie iście amerykańskiem. Kabiny towarowe płatowców wypełniły się szczelnie... jedwabiami wiedeńskimi. W ciągu tygodnia przewieziono drogą powietrzną nie mniej nie więcej — tylko 18 000 kilogramów tego pięknego przedmiotu zbytku.

Nie należy nikomu zarzucać, że dopiero w ostatniej chwili się nawraca. Lepiej bowiem późno, niż nigdy. Sądzimy przeto, że ta próba przymusowa z jedwiabiami nie pójdzie mimo wszystko na marne i otworzy kupcom naszym oczy na walory transportu powietrznego. Może by więc, niezależnie od podwyżki ceł, dano możność przedsiębiorstwom lotniczym do spełniania ich wielkiej roli w handlu międzynarodowym. I nietylko międzynarodowym, ale i wewnętrznym. Dobrze by było przypomnieć sobie, że przecież istnieją w Polsce linje powietrzne i że każdemu wolno z nich korzystać. Może by dobrze było wyjść ze skorupy żółwiej i nabrać trochę pędu, zacząć się trochę spieszyć. Możebyśmy zaczęli wreszcie chodzić, ruszać się i mówić nieco bardziej w tempie nowojorskiem, paryskiem czy londyńskiem — bo dotąd tempo naszego życia zanadto przypomina obrazy ślamazarnie kręconego filmu (chociaż w filmach wytwórni krajowych ludzie chodzą z „huraganowym" rozmachem).

Ale też trzeba ludzi odpowiednio wychowywać. Niejednokrotnie podkreślaliśmy na tem miejscu olbrzymie znaczenie prasy codziennej dla propagandy komunikacji lotniczej. Ale, niestety, czytając nasze najbardziej popularne gazety, zmuszeni jesteśmy przelewać łzy krokodyle. Koledzy dziennikarze rzucają nawet w nasze, lotnicze dusze ziarnka zwątpienia. Niewielkie — wielkości mikrobów — ale te są nieraz bardzo niebezpieczne.

No bo jakżeż: pisze naprzykład potentat prasy polskiej, „Kurjerek Krakowski", i to tłustym drukiem, o „katastrofie" samolotowej na linji Gdańsk-Warszawa. Alarm, nieszczęście! Czytelnik blednie na widok takiej katastrofalnej wzmianki. Dowiadujemy się u źródła — i co się okazuje: oto nadłamało się z powodu przymusowego lądowania... podwozie. Bądźcie konsekwentni — i na przyszłość napiszcie równie tłustym drakiem, że... doróożce Nr. 69 w Bydgoszczy złamał się dyszel, a jadący nią p. Y dokończył podróży piechotą. Bo to na jedno wychodzi.

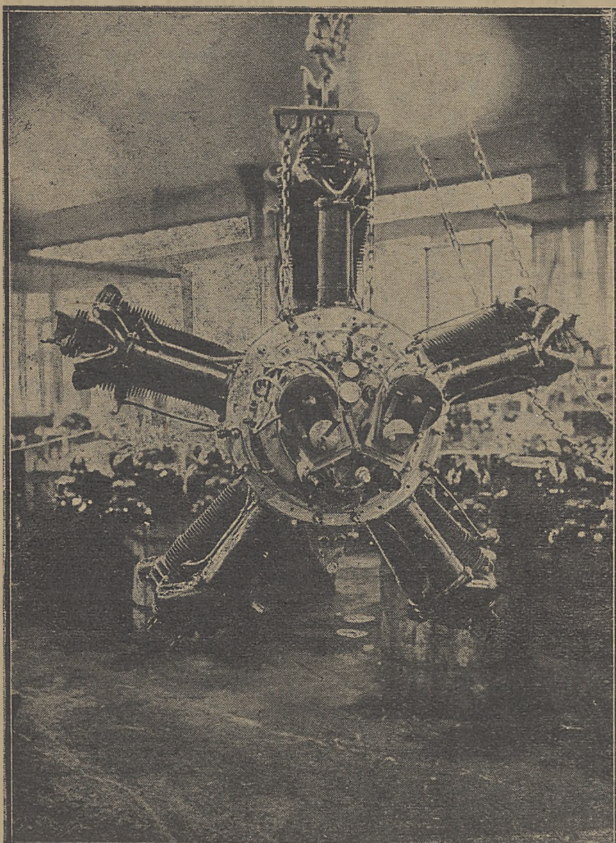


Wielki rozwój użycia silników chłodzonych powietrzem.

Nowy hydroplan „Dornier-Superwal" wyekwipowany w 4 silniki chłodzone powietrzem typu „Gnôme-Rhône-Jupiter" po 500 MK z demultyplikatorem. Wodnopłatowiec ten zbudowany całkowicie z metalu startuje z obciążeniem użytecznym 6 i pół tonn. Transportuje 70 osób na 200 km. lub 35 na przestrzeń 2000 km. Dzięki specjalnie uprzystępnionym dostępom do kabin silnikowych wszelkie niezbędne reperacje mogą być bez trudności przeprowadzane podczas lotu. Aparat waży 8 tonn — posiada promień działania 4000 klm. i rozwija szybkość nominalną 200 klm./godz. Niemiecki pilot Wagner ustanowił na tym samolocie 7 rekordów światowych: wytrzymałości — 6 godz.; dystansu — 1000 klm.; szybkości na 500 klm. 179 klm. 416/godz.; szybkości na 1000 klm. — 177 klm. 279/godz.; — przebywając jednocześnie: 500 klm. przy obc. użyt. 2000 kilo; 1000 klm. przy obc. użyt. 2000 kilo i 1000 klm. przy obc. użyt. 1000 kilo. Budowę pierwszej serji 10-ciu tychże aparatów wykonano w b. m. dla Tow. „Die Deutsche Lufthansa".

Nowy silnik lotniczy.

W francuskiej fabryce silników „Gnôme i Rhône“ wykończono konstrukcję nowego silnika lotniczego o 5-ciu cylindrach, 250 MK siły, typu stałego, gwiaździstego, chłodzonego



powietrzem, nazwanego „Tytan“ — którego fotografje obok zamieszczamy:

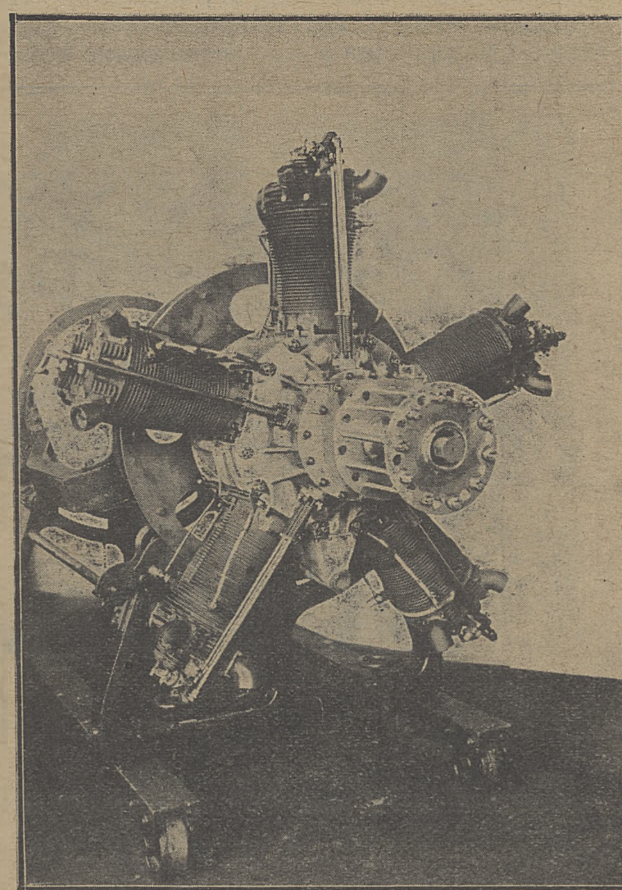
Silnik ten w swej strukturze posiada 80% części, odpowiadających teoretycznie częściom składowym silnika „Jupiter“ a jego ogólna charakterystyka jest następującą:

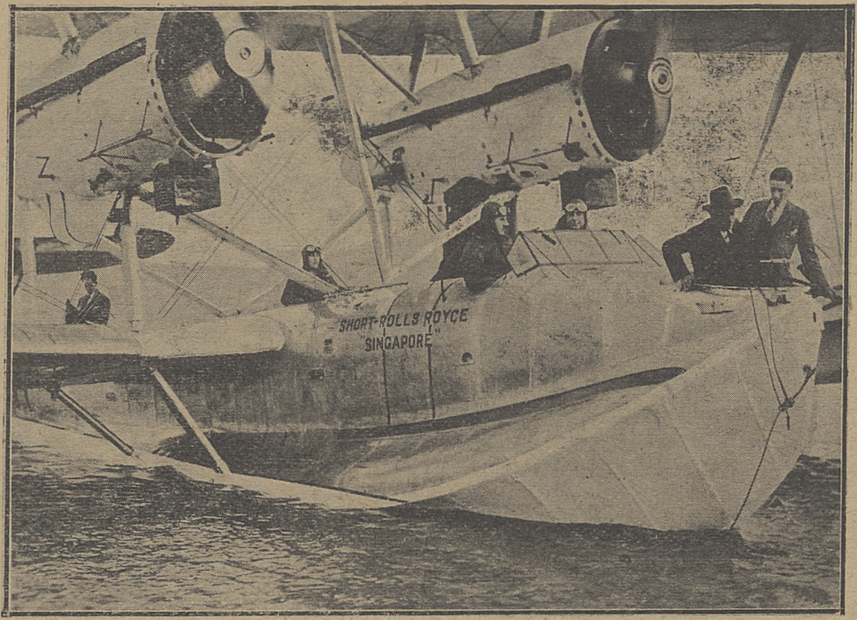
Typ „Titan“ (Gnôme-Rhône) pięciocylindrowy, gwiaździsty, system chłodzenia powietrzem.

Stosunek kompresji	5,3
Pojemność cylindrów	15,8 cm^3.
Średnica cylindrów	146 m/m.
Skok tłoka	165 m/m.
Ilość obrotów	1700 obr./min.
Moc nominalna	230 MK.
Ekwiwalent mocy	250 MK przy 1700 obr./m.
Zużycie benzyny	220 gr. na MK/godz.
Zużycie smaru	3 gr. na MK/godz.
Zapalanie	podwój. - dwa iskrown.
Świece	dwie na każdy cylinder.
System rozrusznika	„Saintin — Viet.“
Waga siln. w kompl.	220 Kilo.

Akcesorja: Pompka smaru, dwa napędy do karabinów maszynowych, do licznika obrotów, generatorów aparatów telegrafu bez drutu i do pompki benzynowej.

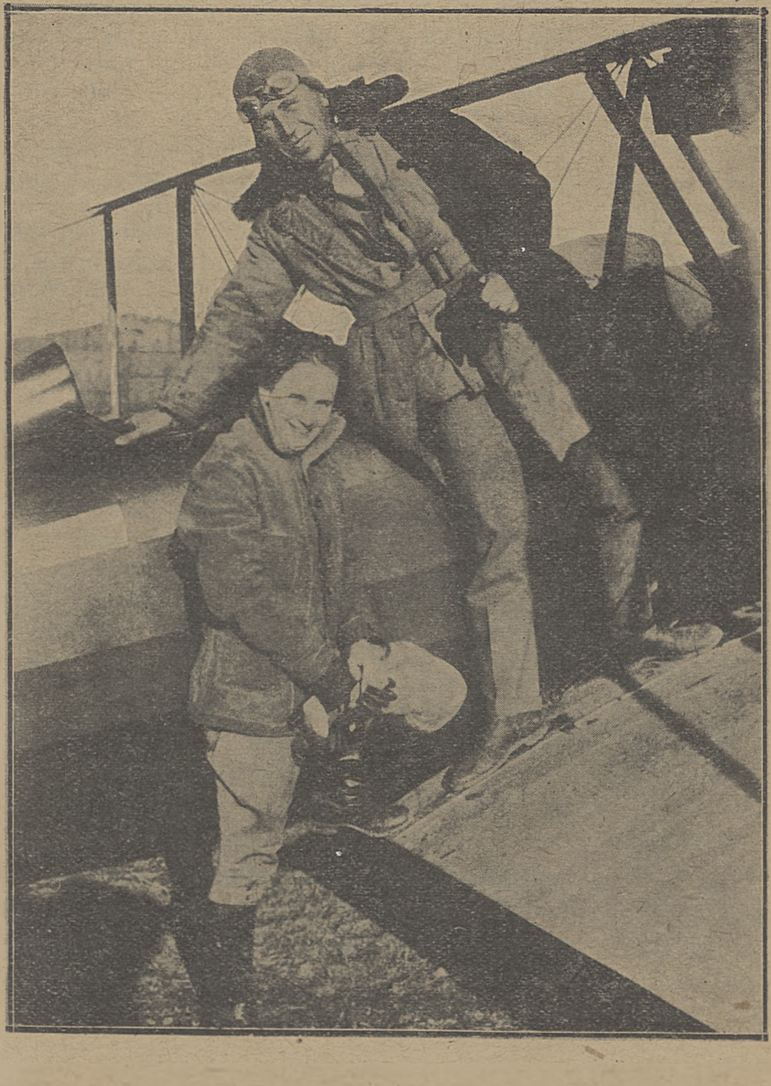
Silnik ten podczas dokonywanych ostatnio oficjalnych prób, wykazywał świetne rezultaty i wróży mu się znakomitą przyszłość. Obecnie podajemy podobiznę tego najnowszego silnika lotniczego, a w przyszłych numerach „Lotnika“ znajdziemy opis motoru najświeższego typu „Jupiter“ (Gnôme-Rhône) 500 MK z demultyplikatorem. *M. R. P.*





Sir Allan Cobham z żoną na płatowcu swym „Singapore" podczas rajdu do Afryki Południowej.

„Kazia"



Sława Miss Elders nie daje im spokoju... Na zdjęciu tem widzimy znaną amerykańską rzeźbiarkę, Miss Wildenrath, projektującą przelot nad Atlantykiem bez lądowania do Kopenhagi. Oczywiście, jeżeli pogoda będzie sprzyjać...

„Kazia"

Stanisław Michał Grabowski.

Kobieta, która nie istniała.

(Z cyklu: „Na odskoczni XX wieku)“.

Drzwi skrzypnęły. Podporucznjk Aleksy Aliaszwili zajrzał do wnętrza pokoju. Panował w nim mrok niebieski, nasycony wilgocią dzwoniącego w szyby deszczu ulewnego. Była godzina piąta rano, dzień drugiego września zdawał się zapoczątkować chłodną i mglistą jesień.

Podporucznik wszedł do pokoju na palcach i cicho zamknął drzwi za sobą. Starał się nie zakłócić niczem nie zmąconej ciszy, zalegającej wielopiętrowy gmach hotelu. Zdjął płaszcz błękitny francuskiego oficera, płaszcz ociekający wodą — i poomacku rozwiesił go na wieszaku, obok położył swą czapkę — i zacierając skostniałe z zimna ręce, wpatrywał się w mrok pokoju. Po chwili wyraźniej rozróżniać począł sylwetki mebli. Kanapa — szafa — biurko, jak zwykle w hotelu. Zbliżając się po dywanie w stronę łóżka, przesłoniętego odchyloną nieco kotarą, Aliaszwili rozglądał się dokoła.

— Ależ nieład! — pomyślał. — Wszystkie rzeczy formalnie się kotłują!

Istotnie — systematyczność i porządek nie były główną cechą tego pokoju. Oto na otwartych walizkach leżała rozrzucona bielizna i przeróżne przedmioty. W kilku miejscach — na dywanie i na kanapie — występowały z mroku białą plamą olbrzymie bukiety astrów, rozsypane lub spięte wstęgami. Obok skórzana kurtka i hełm z okularami. Aliaszwili minął to wszystko (kwiaty zebrał z szacunkiem i namaszczeniem, składając je razem w jedną imponującą naręcz) — i stanął przed kotarą łóżka. Zajrzał do niszy.

Z pod kołdry, zarysowującej kształty leżącego nawznak człowieka, wysuwała się obnażona ręka ze zwisającą dłonią. Człowiek przykryty był z głową

— Śpi, jak trup — szepnął Aliaszwili i zasunął szczelnie kotarę. — Niechże się wyśpi, musi być piekielnie zmęczony.

I znów cicho na palcach, wrócił na środek pokoju. Zapalił stojącą na biurku lampę elektryczną z ciemno zielonym abażurem. Krąg zielonego światła sączył się w niebieski półmrok deszczowy, spływający z okna. Za szybą mrugały przez ulewne strugi rozrzucone w oddali punkty świetlne.

Aleksy schylił się nad kwiatami. Smagła, krogulcza twarz Gruzina, czarne — w tył zaczesane włosy — i piwne, błyszczące oczy stanowiły dziwny kontrast z ową naręczą białych astrów. Aliaszwili głaskał je pieszczotliwie spojrzeniem i dłonią. Rozwinął wstęgę czarno-biało-czerwoną i czytał napis na niej:

„Sergiuszowi Aliaszwili, bohaterskiemu rodakowi, Narodowy Komitet Gruziński w Paryżu“.

A potem jakaś wstęga o barwach francuskich, jakieś napisy polskie — japońskie.

Ale przedewszystkiem ten wieniec gruziński, czerwono-biało-czarny. W cieniu za poręczą kanapy, barwy te tworzyły pasma czarno-biało-czarne, żałobnie przewiłały się na białych astrach.

— Jakgdyby wieniec pogrzebowy, — szepnął Aleksy.

Zapalił papierosa i zagłębił się w miękim fotelu. Ziębnięte ciało podporucznika odczuwało rozkosz ciepłej atmosfery pokoju, zacisznego kąta przy zielonej lampie.

Tam — na ulicy — chłodem połyska asfalt, smagany falami ulewy. Przed chwilą jeszcze podporucznik trząsł się w aucie, wiozącym go z dworca ulicami Paryża — dygocąc z zimna, podniecony, z wypiekamy jakiejś dziwnej gorączki na czole i policzkach. A teraz zawładnął nim zupełny spokój, niemal odrętwienie. Rozleniwiło go ciepło, lecz nie odczuwał potrzeby snu.

Uprzytomniał sobie wielkie, cudowne, symboliczne znaczenie owej białej naręczy kwiatów.

— Niby żałobne, — myślał, — a przecież są rozkwitem pełni życia. Są aureolą sławy tego śpiącego człowieka, mojego brata! Są nagrodą za czyn oszałamiający, nagrodą za bohaterski, brawurowy pęd, nagrodą za rozsławienie po szerokim świecie gruzińskiego imienia! Oto świadectwo żywej Gruzji, mimo krwawych kajdanów tętniącej ogniem jej nieśmiertelnego serca... Gruzja — żyjąca własnem, dumnem, orlem życiem, — mimo obcego munduru, mimo obcych sztandarów, którym dziś służyć musi — on — i ja.

Dwudziestoletni oficer francuskiej kawalerji zapatrzył się w kąt pokoju, na pogrążoną w mroku kotarę, oczami, w których migotały pełne tajemnic błyski wschodu. Za tą kotarą spał kapitan-pilot wojsk francuskich, syn dzikich kaukaskich gór! Dwaj bracia, których losy ojczyzny przerzuciły z rodzinnego domu na drugi kraniec Europy.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Od Redakcji: Nowela Stanisława Michała Grabowskiego „Kobieta, która nie istniała“, należy do cyklu opowiadań p. t. „Na odskoczni XX wieku“. Cykl ten niedługo **ukaże się w wydaniu książkowem.**



POLSKA.

Wiadomości ze Lwowa.

Dnia 17 lutego odbył się staraniem Związku Awiatycznego Stud. Polit. Lwowskiej wykład prof. Hubera. Prelegent na wstępie zaznaczył, że dzisiejsza technika budowy płatowców, w celu dania pewnej i szybkiej komunikacji, rozwija się w trzech kierunkach, a mianowicie: dążąc do zwiększenia ciężaru wytycznego płatowca, do zmniejszenia oporu czołowego, oraz do konstrukcji możliwie lekkiej przy zachowaniu współczynnika bezpieczeństwa. Samolotem odpowiadającym tym wszystkim wymogom lub innemi słowy samolotem przyszłości jest jednopłat o grubym profilu konstrukcji metalowej. W wykładzie prelegent podał swoją metodę obliczania środkowej części (nośnej) skrzydła metalowego, które w istocie stanowi nic innego jak dźwigar. Samolot ze skrzydłem tego rodzaju buduje obecnie jedna z polskich fabryk samolotów. Pozatem podał prelegent sposób porównywania materjałów ze względu na lekkość. Kończąc życzył, tej tak świetnie zapoczątkowanej pracy, przez młodych konstruktorów przeważnie członków Z. A. jak największych owoców, dodając żeby ta praca poszła na chwałę naszej ojczyźnie i na pożytek naszej dzielnej armji. Należy zauważyć, że korpus oficerski 6-go pułku lotniczego był silnie reprezentowany.

Po wykładzie imieniem młodzieży zrzeszonej w Z. A. przemówił p. Piątkiewicz, wyrażając żal z powodu przeniesienia prof. Hubera na Politechnikę Warszawską, podnosząc jednocześnie jego zasługi jako kuratora Z. A. Kończąc życzył odchodzącemu profesorowi, na nowej placówce dalszej owocnej pracy dla dobra lotnictwa narodowego. Następnie prezes Z. A. pan Białkowski wręczył prof. Huberowi dyplom członka honorowego Z. A. W odpowiedzi wyraził prof. Huber podziękowanie

---

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

CZĘŚĆ DRUGA.

2 ROZDZIAŁ I.

Wtem Felek przypomniał sobie, że przecież wyjeżdżając z miasteczka wziął od żyda latarkę elektryczną. Omal, że nie zawył z radości.

— A to ci wynalazek! z „elektryką“ do wilków. Wyciągnął latarkę z kieszeni i lejem światła bluznął w wilcze ślepia. Rozbiegły się ze skowytem.

— Dobrze jest! front obroniony!

Dał latarkę woźnicy. — Na, masz, świeć koło konia wilkom w ślepia.

Żydek wziął i skutecznie manipuluje światłem, tak, że nawet koń się nieco uspokoił, widząc, że wilki oddaliły się i nie skaczą mu do pyska.

Ale niedługo cieszył się Felek swą wynalazczością, bo zaledwie zdążył wytłomaczyć żydkowi, że trzeba latarkę zapalać i gasić żeby na dłużej starczyło — zbladł, chwycił powietrze w płuca i skoczył na tył sani. — A tuś!... Zwarł się z potężnym wilczurem, co już siedział na piersiach porucznika. Stoczyli się w dół sani. Już Felek na karku czuje szczęki, zęby, kły. — Ja ci! — Błysnął nóż, wpakował w brzuch i nim się szczęki zaryły w Felkowe ciało, nóż jego wypról wilcze flaki.

Teraz wściekły Felek darł, łapami, nożem krajał. Rozpłatał wilka, wyłamywał kości rozrywał na kawalce i znowu zrobił genialny wynalazek. Rzucał wilcze flaki, ba, i nogi wreszcie mięso dokoła sani i z radością stwierdził, że dla głodnych wilków to 'nielada atrakcja.

Bez żenady rzucają się chciwie na mięso swego brata wilka.

— A no, trudno, będę was tak karmić, póki tego waszego brata starczy!

Woźnica świecił koło konia, — raz po raz miga światło i cofają się wtedy wilki gryząc się między sobą, to znowu warczą gniewnie, o kawały mięsa rzucane przez Felka.

młodzieży za dowód uznania zaznaczając, że bardzo żałuje, że nie mógł tak pracować dla Związku, jak nieraz tego pragnął i jak według jego zdania wymagało stanowisko kuratora, ale katedra która służy tylko wydziałom, z której setki młodzieży rocznie korzysta nie pozwoliła mu na to. Kończąc powiada, że nie bez żalu opuszcza to stanowisko z którem tyle wspomnień go łączy, ale są także obowiązki które człowiekowi nawet w podeszłym wieku każą opuszczać placówkę, z którą się zżył, dla dobra ogółu i to zmusiło go jedynie do opuszczenia tych murów w których pracował dziesiątki lat.

Należy zaznaczyć, że prof. Huber wśród młodzieży Politechniki lwowskiej cieszy się bardzo wielką sympatją a Z. A. miał w nim dotychczas prawdziwego opiekuna i obrońcę.

Dnia 28 lutego o godzinie 8-mej wieczorem w mieszkaniu prywatnem przy ul. 29 listopada (p. Jachimowicza) odbyło się organizacyjne zebranie Aeroklubu Akademickiego we Lwowie. Na wstępie przemówił p. Grzeszczyk wiceprezes Z. A. szkicując w przemówieniu swojem sytuację w jakiej przystąpiono do organizowania Aeroklubu Z. A. oraz omawiając najbliższą przyszłość. Następnie przewodniczącym zebrania wybrano p. J. Rudowskiego. Wszyscy obecni w liczbie 17, uznają się za członków założycieli A. A. L., temsamem przewodniczący stwierdza powstanie tej instytucji, poczem przystąpiono do drugiego punktu porządku dziennego, a mianowicie do odczytania statutu, (który był wzorowanym na statucie A. A. W.) Nad statutem wywiązała się ożywiona dyskusja, w której prawie wszyscy obecni zabierali głos. Omawiano szczególnie drażliwą kwestję, a mianowicie przyjmowanie nowych członków. Po licznych zmianach zebranie statut zatwierdziło i przystąpiono do wyboru tymczasowego zarządu, który będzie sprawował swój urząd do pierwszego walnego zebrania, które odbędzie się w marcu. W skład tymczasowego zarządu weszli jako przewodniczący p. Grzeszczyk, jako zastępca przewodn. p. Mogilnicki, jak sekretarz p. Androletti. W wolnych wnioskach i interpelacjach omawiano sprawy związane z wyborem rady, sposób przyjmowania nowych członków, oraz wiele mniej ważnych spraw.

Należy przypuszczać, że Lwów w którym wszystkie gałęzie sportu są tak świetnie rozwinięte i pod tym względem nie da się zepchnąć na szary koniec. Przecież Lwów w historji lotnictwa polskiego ma piękną kartę, tak, że śmiało rzec można, że Lwów, to stara stolica lotnictwa polskiego. Wystarczy wspomnieć, że założony na Politechnice w roku 1909 Związek Awiatyczny wychował już całe pokolenie inż. lotników i dziś jest najstarszem związkiem lotniczym w Polsce.

—

— To jest najgorsza droga! — informuje woźnica, zaraz powinna się zacząć lepsza — za lasem. Niestety — Felek musiał już z żalem wyrzucić wilczy łeb, którego się podzielić nie dało.

— No, trzeba się teraz o drugiego postarać. Usadowił się na końcu sani. Niedługo czekał. Wilki, rozżalone, że im więcej mięsa nie rzuca zjadłszy ledwie zakąskę, teraz dopominają się o dalsze dania. Jakieś potężne wilczysko dało hasło przeciągłem wyciem, a reszta jak na komendę skoczyła ku saniom.

Żydek wrzeszczy i świeci z przodu. Za to na tyłach wre walka. To wilki z lewa, prawa i z tyłu. A Felek na noże jak to na Powiślu bywało — „morusa“. „Swojego chłopaka“ — i wilki nie tak łatwo dostaną, co który skoczy, to mu w gardziel nóż wpakuje i wyrwie, żeby czasem w wilku nie został. Błyskawicznie się zwija — to tu — to tam...

ROZDZIAŁ III.

Felek wynalazca.

Ciężką ma robotę Felek — oj ciężką! Udało mu się nawet chwycić jakiegoś wilka i rozpłatać, ale na krajanie już czasu nie było. Krew z sani ocieka, a wilki krew czują, w szał chyba wpadły. Na miejsce jednego „zadźganego“ trzech skacze.

— Oj nie wyratuję ja już mojego porucznika.

Oj nie! Chyba przyjdzie w głowę strzelić, żeby od takiej śmierci uratować...

Felkowi w piersiach zawyło wilczym głosem — Boże, to mało my latali na podartych polskich samolotach, żeby nas teraz wilcze syny jak padlinę zżarły!...

A wy, psie krwie, wilki!...

Wściekłość go ogarnęła. Zerwał się i szaleje. Ale wilki walą — skaczą już kupą. Nagle Felkowi błysnęła myśl.

— A gdyby tak zostać tu z wilkami w lesie, a sanie by tymczasem uszły.

Mają latarkę to się jakoś obronią, a i wilki za nimi może nie pójdą, zawszeć i saniom będzie lżej...

Ale jeśli wilki pójdą za koniem, chociażby tylko część stada... (C. d. n.)

Warsztaty parkowe 6-go pułku lotniczego, które pracują pod kierownictwem p. Małeckiego rozpoczęły już remont angielskiego Fokkera F. VII, o którym już wspominaliśmy.

Dnia 13 marca urządziła sekcja techniczna Związku Awiatycznego na lotnisku w Skniłowie (pod Lwowem) próbę szybowca Z. A. W. C. I konstrukcji Wacława Czerwińskiego stud. Polit. Lwow. (b. kier. sekcji techn. Z. A.). Szybowiec ten był w czerwcu ub. r. wystawionym na I Ogólnopolskiej Wystawie Sportowej we Lwowie. Lotów próbnych dokonał pilot Szczepan Grzeszczyk, prezes Aeroklubu A. L. W celu dokonania prób szybowiec przytwierdzono do liny którą ciągnął samochód. Najprzód „latano“ pc lotnisku próbując lekko stery (czułość) przy drugiej próbie szybowiec dwa razy odrywał się lekko od ziemi. Przy trzeciej próbie, przy szybkości samochodu około 30 km./godz. szybowiec oderwał się szybko od ziemi i przy równoczesnym podmuchu wiatru osięgnął lekko wysokość około 10 m, następnie łagodnym lotem ślizgowym osiadł na lotnisku. Według słów p. Grzeszczyka w powietrzu zachowywał się świetnie, wobec tego dalszych prób zaniechano. Szybowiec ten miał swego czasu brać udział w II konkursie wszechpolskim, ale z powodu nieukończenia budowy nie mógł stanąć na czas. Jest on jednopłatowcem kadłubowym. Skrzydło (umieszczono nad kadłubem) o prcfilu grubym, zmiennym (eliptyczny wypór). Obecnie sekcja techniczna Z. A. wykończa drugi szybowiec (bezkadłubowy) też konstrukcji p. W. Czerwińskiego. Teren na stałe szybowisko został już wybrany i znajduje się koło Złoczowa, w najbliższym czasie zostanie urządzona przez Z. A. i Aeroklub A. L. wyprawa, która przy pomocy tych szybowców zbada teren czy się rzeczywiście na szybowisko nadaje. Należy zaznaczyć, że potrzeby młodzieży w tym kierunku, znalazły należyte zrozumienie w Wojewódzkim Komit. L. O. P. P. we Lwowie, czego dowodem, że stronę finansową tych imprez przyjął na siebie

Regulamin II-go krajowego konkursu awjonetek.

Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje od 24-go do 27-go września 1928 r., na lotnisku w Warszawie-Mokotów, II-gi Krajowy Konkurs Awjonetek.

Z a p i s y.

I. Konstruktorzy, życzący wziąć udział w konkursie, winni nadesłać odpowiednie deklaracje pod adresem Zarządu Głównego L. O. P. P. — Warszawa, Długa 50, do dnia 20 lipca 1928 roku. Przy składaniu deklaracji należy opłacić wpisowe w wysokości 50 zł. od każdego aparatu.

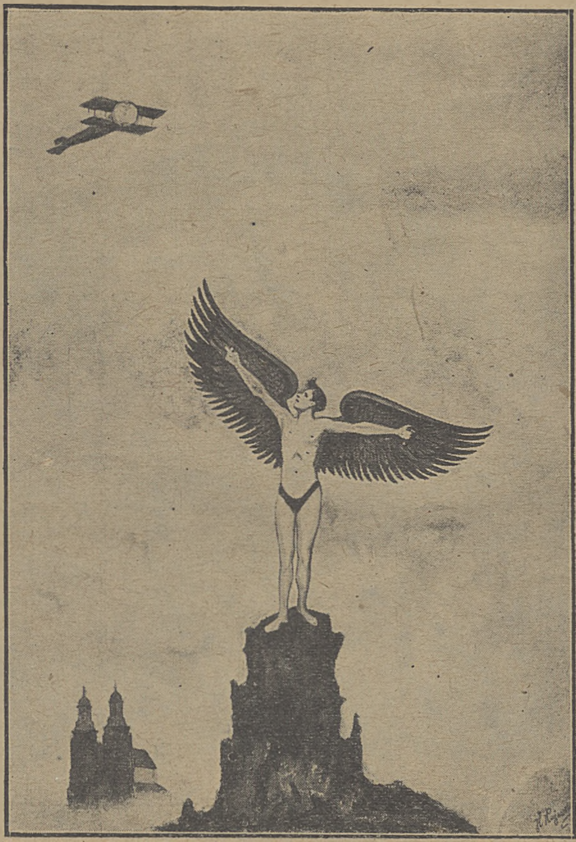
Deklaracje winny zawierać:

a) imię, nazwisko i adres konstruktora,

b) imię, nazwisko i adres, oraz numer świadectwa pilota,

c) rysunki i obliczenia aparatu, oraz dokładny opis aparatu i silnika.

Uwaga: Wzamian nadesłania obliczeń konstruktorzy mogą do dnia 15 września 1928 r. przedstawić zaświadczenia o próbie statycznej odbytej w obecności jednego przedstawiciela I. B. T. L. i przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji lub Zarządu Głównego L. O. P. P.



Z Albumu Adresowego, przesłanego przez L. O. P. P. w Gnieźnie Związkowi Narodowemu Polskiemu w Chicago: akwarela art. mal. H. Kujawskiego.

Awjonetki, które posiadają prawo lotu, wydane przez Ministerstwo Komunikacji lub Departament Lotnictwa M. S. Wojsk, zostają od przedstawienia obliczeń lub powyższej próby zwolnione.

Odpowiedzialność.

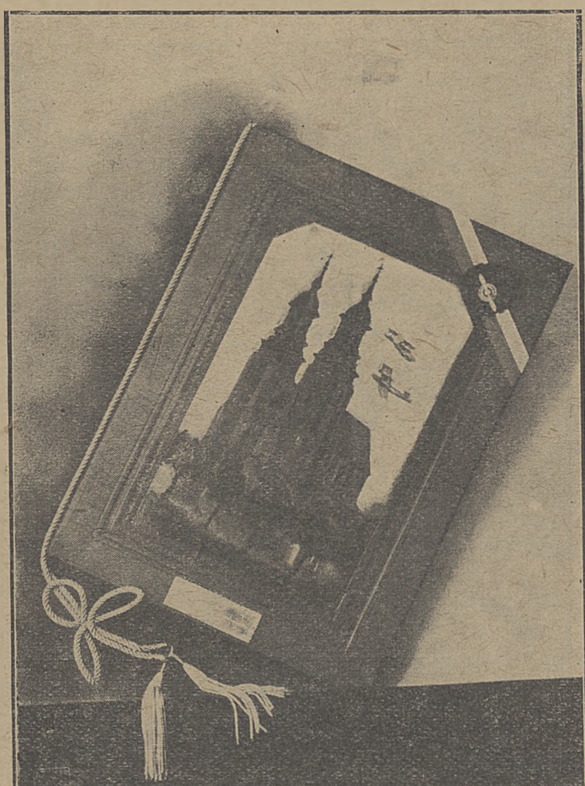
II. L. O. P. P. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące być wyrządzone szkody osobom i własności konstruktorów, pilotów lub osób trzecich — natomiast odpowiedzialność tę przyjmują na siebie całko

wicie uczestnicy konkursu, t. j. konstruktorzy i piloci.

Przez samo złożenie zapisu uczestnicy, t. j. zarówno konstruktorzy, jak i piloci deklarują, że: zapoznali się z niniejszym regulaminem i poddają się wszelkim jego warunkom.

Warunki techniczne.

III. W konkursie mogą przyjąć udział tylko awjonetki wykonane w kraju. Współczynnik bezpieczeństwa konstrukcji określa się na minimum 5.



Fragment Albumu Adresowego, wysłanego do Chicago przez L. O. P. P. w Gnieźnie.

Awjonetki powinny być dostarczone conajmniej na 4 dni przed terminem konkursu na miejsce wzlotów.

Przed ostateczną decyzją o dopuszczeniu do konkursu — awjonetki zostaną w Warszawie obejrzane przez specjalną Komisję oraz muszą wykonać lot próbny.

Pomieszczenie dla awjonetek, benzynę i smary, potrzebne do odbycia warunków, jak również mechaników, dostarcza Zarząd Główny L. O. P. P.

Uczestnicy konkursu mają prawo jednorazowego powtórzenia prób Nr. 2, 3 i 5.

Klasyfikacja.

1. *Awjonetki zostaną klasyfikowane w/g wzoru:*

$$Q + \frac{G\,V}{2\,M} \cdot \frac{8 + n\,G}{10 \quad c}$$

Q — ilość otrzymanych punktów.
G — ciężar użyteczny w klgr., t. j. załoga, paliwo, smary, spadochrony, oraz ewentualnie balast.
C — ciężar własny awjonetki.
Uwaga: Do ciężaru własnego awjonetki dolicza się benzynę i smar na $2^1/_2$ godziny lotu.
Do ciężaru użytecznego przyjprzyjmuje się wagę paliwa i smarów ponad powyższą normę.
V — szybkość awjonetki w km/godz.
M — moc silnika w/g danych fabrycznych.
n — ilość miejsc.

2. *Próba startu.*

Długość startu mierzy się od miejsca skąd awjonetka ruszyła aż do miejsca, gdzie oderwie się od ziemi, przyczem każde rozpoczęte 10 m liczą się za całe.

Długość startu w mtr.	Ilość punktów.
220	0
210	1
200	3
190	6
180	10
170	15
160	21
150	28
140	36
130	45
120	55
110	66
100	78
90	91
80	105
70	120
60	136
50	153
40	171
30	190

3. *Próba lądowania.*

Awjonetka ląduje po przeleceniu ponad przeszkodą wysokości 5 m, przyczem długość wybiegu liczy się od podstawy przeszkody do miejsca ostatecznego zatrzymania się.

Długość wybiegu w mtr.	Ilość punktów.
200	0
190	1
180	3
170	6
160	10
150	15
140	21
130	28
120	36
110	45
100	55
90	66
80	78
70	91
60	105
50	120
40	136

4. *Próba wznoszenia się.*

Czas wznoszenia się określony jest na 30 minut od chwili dania sygnału do startu.

Punkty zostaną obliczone w/g wzoru:

$$\frac{1}{6}\left(\frac{n}{100}\right)^2$$

gdzie n = osiągniętej wysokości w metrach.

5. *Próba demontażu.*

Próba polega na demontażu płatowca, przejściu przez bramę o szerokości 3 m, wysokości 3,5 m i długości 10 m, a następnie na zmontowaniu go i locie 5 minutowym. Czas mierzony jest od chwili, w której podany był sygnał do demontowania, aż do oderwania się awjonetki od ziemi.

Punkty oblicza się w/g wzoru:

$$\frac{120 - n}{3}$$

gdzie n = ilości minut zużytych na próbę.

Z wykonania tej próby uczestnicy mogą zrezygnować.

6. *Próba szybkości.*

Awjonetki przelatują sześciokrotnie, obwód zamknięty, równy około 30 km, t. j. ogółem około 180 km, poczem z czasu zużytego na przelot określa się szybkość w km. na godzinę. O ile awjonetka będzie zmuszona lądować z powodu defektu silnika, to wówczas średnią szybkość określa się z ilości przelecianych przez nią km i czasu na to zużytego, dodając jednak do tego ostatniego 10 minut karnych za każde międzylądowanie.

7. *Klasyfikacja techniczna.*

Za urządzenie przeciwogniowe liczy się 10 punktów.

Za spadochron dla każdej osoby po 5 punktów.

Za magnety rozruchowe 10 punktów.

Za rozrusznik 20 punktów.

Za krajowy silnik 20 punktów.

Nagrody.

V. Po wykonaniu przez stające do konkursu awjonetki wszystkich wymaganych warunków oblicza się dla każdej ogólną ilość punktów w/g wzoru z § 1.

Nagroda I zostanie udzielona konstruktorowi awjonetki, która posiadać będzie największą ilość punktów.

Nagrody II, III i IV zostaną przyznane trzem następnym konstruktorom.

Nagrody wynoszą:

I — 10.000 zł
II — 5.000 zł
III — 3.000 zł
IV — 2.000 zł

Oprócz tego uczestnicy zawodów, którzy wykonają wszystkie warunki, otrzymają żetony pamiątkowe.

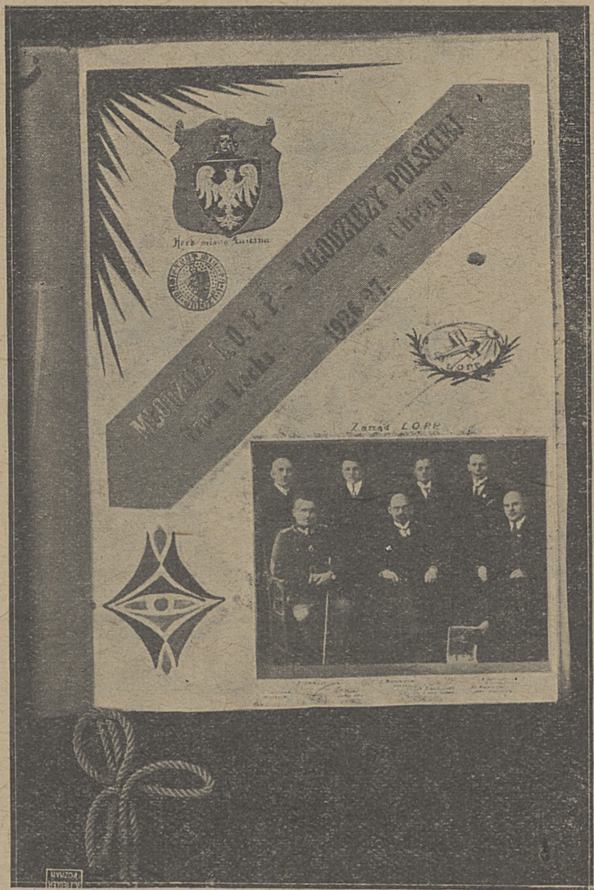
Sąd konkursowy.

VI. 3-ch Przedstawicieli Zarządu Głównego L. O. P. P.

1 Przedstaw. Komit. Stołecznego L.O.P.P.
1 „ Depart. Lotnictwa M.S.Wojsk.
1 „ Depart. Ekspl. Min. Komunik.
1 „ Aeroklubu.

Album adresowe.

Kilkakrotnie już wspominano na łamach pism o artystycznie wykonanym Albumie Adresowem miasta Gniezna, który z inicjatywy miasta Gniezna, który z inicjatywy miejscowego Komitetu L. O. P. P. z p. Prezydentem Barci-



Fragment Albumu Adresowego z fotografją Wydziału Wykonawczego Komitetu Gnieźnieńskiego L. O. P. P.

szewskim na czele i sekretarzem generalnym Komitetu p. St. Kupczykiem, w Święta Zielone roku ub. 1927 został za pośrednictwem pana Wrzesińskiego wręczony Związkowi Narodowemu Polskiemu w Chicago z pięknym adre-

sem do Polonji Chicagoskiej i młodzieży polskiej w Chicago celem zacieśnienia węzłów braterskich pomiędzy tem głównem ogniskiem polskiej emigracji w Ameryce a obywatelstwem grodu Lecha. Protektorat nad tą akją ideową objęli jak wiadomo, Najprzew. ks. Biskup Laubitz i p. Gen. Taczak. Album Adresowe zawierało 500 podpisów młodzieży szkolnej, 100 podpisów wychowawców i autografy wszystkich wybitniejszych obywateli naszego grodu.

Długo nie było słychać o losach tego albumu, aż nareszcie w tych dniach otrzymał Komitet L. O. P. P. na miasto Gniezno i powiat od adresatów list, który tę zwłokę w zupełności wyjaśnia.



Pan Stanisław Kupczyk, członek Związku Lotników Polskich, organizator L. O. P. P. w Gnieźnie, autor Albumu Adresowego, wysłanego do Chicago.

Oto dosłownie brzmienie tego pisma:

Związek narodowy Polski w St. Zjednoczonych Północnej Ameryki.

Chicago, III. 28. stycznia 28 r.

Do

Komitetu L. O. P. P. na miasto Gniezno i powiat

Magistrat, p. 6 Gniezno.

Wielce Szanowni Panowie.

Stwierdzając niniejszem odbiór pisma Szan. Panów z d. 10 bm., (chodzi tu o zapytanie o losach albumu, skierowane do Chicago przez Komitet L. O. P. P. — Obj. Red.), pragniemy jednocześnie przesłać kilka słów wyjaśnienia odnośnie, Albumu Adresowego doręczonego nam przez p. W. Wrzesińskiego.

W protokóle z posiedzenia Zarządu Centralnego Zw. Nar. Pol. z dnia 1927 r. znajduje się następujące stwierdzenie otrzymanej a miłej pamiątki.

„Prezes Zarządu Centralnego p. K. Żychliński odczytuje korespondencje od Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Gniezna, nadesłaną na jego ręce wraz z protokółem i Albumem Aresowem L. O. P. P. dyr. W. Kożuch stawia wniosek, aby prezes imieniem Zarządu Centralnego podziękował obecnemu na posiedzeniu p. Walentemu Wrzesińskiemu, reprezentantowi L. O. P. P. co też uczynił, a korespondencję wraz z protokółem i Albumem Adresowem przydzielono Komitetowi Wykonawczemu do załatwienia".

W międzyczasie zmarł prezes Żychliński. Wypadek ten zaabsorbował całą naszą uwagę a następnie rozłam, jaki nastąpił na naszym Sejmie, we wrześniu przyczynił się niemało, że zupełnie zapomniano sprawdzić czy i co zrobiono w sprawie przesłania Szan. Panom serdecznego podziękowania za wspaniały dar w postaci Albumu Adresowego.

Czynimy to jednak niniejszem, przepraszając najmocniej za opóźnienie, spowodowane zaszłymi u nas wypadkami.

W niedługim już zdaje się czasie załatwione zostaną nasze wewnętrzne nieporozumienia, a wówczas zapewne będziemy w stanie podjąć jakąkolwiek akcję na rzecz Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Tymczasem przesyłając niniejsze wyjaśnienie prosimy przyjąć wyrazy serdecznej podzięki za cenny dla nas dar Albumu Adresowego oraz należnego szacunku i bratniego pozdrowienia

Prezes: (—) Garbczyk Sekr. gn.: (—) Zawiliński
Skarbnik: (—) W. Turbak.

Konkurs modeli latających urządza Miejski Komitet L. O. P. P. w Krakowie dnia 15 kwietnia br. Zgłoszenia przyjmuje Komitet w Krakowie, Województwo parter 16.

Kurs (skrócony) **nauki o lotnictwie** dla członków Koła Towarzystwa Nauczycieli Szkół średnik i wyższych w Nowym Sączu urządził Wojewódzki Komitet Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w Krakowie w czasie od 6 do 12 lutego br. włącznie. Ilość uczestników 20. Techniczne kierownictwo kursu objął ppułk. Franciszek Schneider.

Wykłady obejmowały skrót całkowitej encyklopedji lotnictwa z wyjątkiem silnika, a zatem: meteorologję, historję lotniczą, lotnictwo w przyrodzie, opis samolotu, budowy płatowców, osprzęt samolotu, teorja lotu, lotnictwo wojskowe, cywilne, bezsilnikowe, orjen-

tacja i aeronawigacja, latanie i fotografja lotnicza.

Główny nacisk kładziono na modelarstwo, któremu poświęcono 18 godzin. Instruktorem modelarstwa był p. Franciszek Cierniak. Słuchacze poczynili bardzo znaczne postępy, interesując się żywo wykładanemi przedmiotami. Rezultat kursu jest ten, że o 20 osób powiększyliśmy cyfrę instruktorów nauki lotnictwa i modelarstwa lotniczego w uczelniach. Absolwenci kursu będą propagowali ideę lotniczą wśród młodzieży szkolnej.

Ogólne Zgr. Komitetu Miejskiego L. O. P. P. w Krakowie odbyło się dnia 2 bm. w sali konferencyjnej Województwa. Zebranie zagaił prezes Dr. Ludwik Schneider wiceprezydent miasta. Przewodniczącym zebrania wybrano p. pułk. Dr. Jerzego Nadolskiego. Przyjęto sprawozdanie za rok 1927 Zarządu i Komisji rewizyjnej. Dokonano wyboru członków Zarządu Komitetu: Prezes Dr. Ludwik Schneider, członkowie: Dr. Nadolski, Jerzy, inż. Kaczyński Jan, kpt. Dr. Michalik, Pacuła Zygmunt, Dr. Halewski Tadeusz, por. Majko Henryk, mjr. Romanowski Zenon, Kisielewski Wincenty, zastępcy: kpt. Imielski Michał, por. Dobrzański Tadeusz, kpt. Olszewski Stanisław Paleczna Marja. Do Komisji Rewizyjnej: Jamka Antoni, Fritsch Alfred, Broniewski Aleksander.

Uchwalono przemianowanie dotychczasowego Komitetu na Komitet Miejski na prawach Wojewódzkiego. W końcu uchwalono apel do mieszkańców m. Krakowa, ażeby popierając cele Ligi Powietrznej i Przeciwgazowej wstępowali w szeregi członków Ligi. Biuro znajduje się w Województwie parter 16. Wpisowe 1 zł. Wkładka miesięczna 50 gr.

Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Komitetu Miasta Poznania odbędzie się w czwartek, dnia 5 kwietnia b. r. o godz. 6,30 wieczorem w sali posiedzeń Rady Miejskiej przy Starym Rynku 2 (nowy ratusz II p.), z następującym porządkiem obrad:

1. Zagajenie. 2. Wybór Prezydjum Zgromadzenia (przewodniczącego, sekretarza i 2 ławników). 3. Sprawozdanie: a) sekretarza, b) skarbnika, c) Komisji Rewizyjnej. 4. Komunikaty Zarządu. 5. Udzielenie absolutorjum Zarządowi. Przerwa 10-minutowa. 6. Wybór 3 nowych członków Zarządu w myśl. art. 26 § 2 statutu L. O. P. P. 7. Wybór Komisji Rewizyjnej. 8. Wybór 2 stałych delegatów na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. 9. Uchwalenie budżetu na rok 1928. 10. Wnioski Kół L. O. P. P., zgłoszone do 29. 3. 28. 11. Wolne głosy. 12. Zakończenie.

Uchwały Ogólnego Zgromadzenia, które zapadają zwykłą większością głosów, są prawomocne bez względu na liczbę przybyłych delegatów (art. 17, § 4 i art. 18, § 7 statutu). Wnioski pisemne Kół L. O. P. P. na Zgromadzenie należy przesyłać Komitetowi L. O. P. P. Miasta Poznania przy ul. Grobla 15, pokój 155, najpóźniej na tydzień przed terminem Walnego Zgromadzenia, t. j. do 29. 3. 1928 roku. Późniejsze wnioski nie będą uwzględnione (art. 20, § 5 statutu). Miejscowe Koła L. O. P. P. do podpisanego Komitetu przynależne, prosimy o wydelegowanie jednego przedstawiciela na Ogólne Zgromadzenie. Przybywający na Zgromadzenie delegat powinien być zaopatrzony w zaświadczenie swego Zarządu, którem winien się okazać przy wejściu do sali obrad.

Zarząd Komitetu uprasza Zarządy Kół L. O. P. P. o bezwzględne wydelegowanie swych przedstawicieli na powyższe Ogólne Zgromadzenie.

Własne motory i samoloty komunikacyjne. Ministerstwo komunikacji, dążąc do uniezależnienia polskiego lotnictwa komunikacyjnego od fabryk zagranicznych, nabywa obecnie licencję na budowę płatowców i silników typu „Fokker VII".

Rząd polski wydaje Litwinom samolot. Dwóch oficerów armji litewskiej uzyskało wizy polskie na przejazd przez Rygę do Wilna, aby odebrać od władz polskich samolot litewski, który w 1925 r. wylądował wypadkowo pod Wilnem. Rząd polski po rokowaniach za pośrednictwem Ligi Narodów zgodził się oddać samolot Litwinom. Jest to pierwszy wypadek od 1920 r. przyjazdu oficerów litewskich do Polski.

STANY ZJEDNOCZONE.

Ucieczka przed komornikiem. Z Nowego Jorku telegrafują, że znany lotnik Acosta znikł bez śladu po wylądowaniu na placu w Peterborough. Pewne towarzystwo elektryczne wyskarżyło swoją pretensje na osiemnaście tysięcy funtów szterlingów, jakie Acosta był mu winien. Sędzia nakazał zafantowanie samolotu. Acosta dowiedział się wcześnie o tem, wyjechał w nocy samolotem i wylądował 26 stycznia rychło rano na Long Island. Stamtąd wzniósł się powtórnie, nie podawszy celu podróży.

WŁOCHY.

Wystawa Lotnicza w Medjolanie. Wielkie Targi tegoroczne, które odbędą się w Medjolanie (Italja), obejmie również specjalna i szeroko pomyślana wystawa lotnicza, trwająca od 12 kwietnia do 19 czerwca.

O ileby ktokolwiek z p. p. Przemysłowców zechciał przyjąć udział w Targach, może się bezpośrednio porozumieć z p. sekretarzem generalnym Targów Medjolańskich — Medjolan.

Komunikat Z. L. P.

Dnia 3 marca b. r. odbyło się VI zwyczajne walne zebranie Związku Lotników Polskich. Zebranie zagaił prezes dyr. pil. Czesław Wawrzyniak. Na przewodniczącego powołano red. pil. Bolesława Ostrowskiego. Jednogłośnie udzielono absolutorjum Zarządowi. Wniosek Zarządu o zmianę statutu Z. L. P. przeszedł jednogłośnie, przyczem opracowanie nowego statutu powierzono Zarządowi oraz pp. red. Ostrowskiemu i pil. Wieczorkowi. Wybory nowego Zarządu przełożono do czasu nowego walnego zebrania, które odbędzie się za dwa miesiące. Przez ten czas urzędować będzie Zarząd dotychczasowy. Sprawę uregulowania stosunku pomiędzy Z. L. P. a Drukarnią Lotniczą odłożono do następnego zebrania.

Zarząd Z. L. P.

Nowe książki.

Poradnik językowy dla pracowników biurowych. Oprac. Tadeusz Bałaban, Warszawa 1928 Wojsk. Instyt. Nauk. Wyd. Cena 2,90 zł. Każdy z nas czy to w mowie potocznej, czy w pracy biurowej i zawodowej, używa szeregu określeń obcych, które możnaby zastąpić polskiemi oraz wyrażeń błędnych i niegodnych z duchem mowy ojczystej. Tych błędów i naleciałości obcych powinniśmy wyzbyć się jak najprędzej. Ponieważ jednak ludzie, nawet dbający o poprawność językową, niejednokrotnie nie zdają sobie sprawy z tego, że używane przez nich wyrażenia są błędne lub też obcego pochodzenia, konieczne są poradniki językowe zawierające zarówno wyrażenia błędne najczęściej napotykane w naszym języku, jak i ich odpowiedniki poprawne. Taka właśnie praca p. t. „Poradnika językowego dla pracow. biurowych“ ukazała się niedawno w opracowaniu p. Tadeusza Bałabana. Wbrew swemu tytułowi praca ta zawiera nietylko wskazówki dla pracowników biur. w ścisłem tego słowa znaczeniu, ale również dla osób zatrudnionych w dzienn karstwie, handlu, przemyśle, sportowców, wojskowych i t. p. Dzieli się ona na dwie części: Pierwsza stanowi ogólne uwagi, przeważnie z zakresu składni; druga, to zbiór błędów język. i wyrażeń obcych, spotykanych niemal we wszystkich dziedzinach pracy zawodowej i biurowej wraz z ich formą poprawną. Błędy te są ułożone w porządku alfabetycznym, co ułatwia odszukanie poszczególnych określeń. Przy podawaniu błędów językowych autor oparł się na materj., zebranych w drodze ankiety oraz na okól. Min. Spraw Wewnętrzn. L. 151 z 1927 r., który zakazuje używania w korespondencji urzędowej niektórych wyrazów obcych. Zwiększa to wydajność i aktualność wspomnianej pracy. Tę zewszechmiar pożyteczną książkę należy powitać z uznaniem. Będzie ona pomocną dla każdego przy rozstrzyganiu wątpliwości język., a zwłaszcza dla urzędników policji państw. i osób wojsk. Książkę wydrukowano na ładnym papierze i opraw. w płótno angielskie.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej Poznań Stary Rynek 95/96.